

## **Revitalisierungsprobleme ostdeutscher Innenstädte**

### **Das Beispiel der Erreichbarkeit des Zentrums von Halle (Saale)**

*Peter Franz*

Dezember 2004

Nr. 201

**Diskussionspapiere stehen in der alleinigen Verantwortung des jeweiligen Autors.  
Die darin vertretenen Auffassungen stellen keine Meinungsäußerung des IWH dar.**

**Diskussionspapiere**  
*Discussion Papers*

Autor: Dr. Peter Franz  
Abteilung Regional- und Kommunalforschung  
Email: Peter.Franz@iwh-halle.de  
Tel.: (0345) 7753-755

Diskussionspapiere stehen in der alleinigen Verantwortung des jeweiligen Autors. Die darin vertretenen Auffassungen stellen keine Meinungsäußerung des IWH dar.

Anregungen und kritische Bemerkungen zu den dargestellten Untersuchungsergebnissen sind jederzeit willkommen und erwünscht.

Herausgeber:

INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG HALLE (IWH)

Postanschrift: Postfach 11 03 61, 06017 Halle (Saale)  
Hausanschrift: Kleine Märkerstraße 8, 06108 Halle (Saale)  
Telefon: (03 45) 77 53-60  
Telefax: (03 45) 77 53-8 20  
Internet: <http://www.iwh-halle.de>

**Abstract:**

In den 90er Jahren haben sich Erreichbarkeitsprobleme als Hindernis für die Revitalisierung der Innenstadt von Halle (Saale) erwiesen. Anhand der Befunde einer im Jahr 2004 durchgeführten Passantenbefragung (N = 1 492) wird überprüft, ob dies nach wie vor ein Hemmfaktor für die Innenstadtentwicklung darstellt. Die Ergebnisse zeigen, dass sich zwischenzeitlich insbesondere für Pkw-Nutzer deutliche Verbesserungen ergeben haben. Probleme der Erreichbarkeit sind auf der Liste drängender Innenstadtprobleme weit nach hinten gerückt. Im Vergleich mit verschiedenen westdeutschen Städten wird deutlich, dass die Innenstadt von Halle nach wie vor relativ wenige Besucher aus dem Umland anzieht.

**Abstract:**

In the nineties the revitalization of the center of the city of Halle (Saale) (Saxony-Anhalt) has been delayed by accessibility problems. The author uses the data of an empirical investigation in 2004 consisting of interviews with people in the street (N = 1 492) to check if this problematic situation is still existing. The results show ameliorations especially for persons using an automobile to reach the city center. Problems of accessibility tend to be rather low-rated on the list of urgent inner city problems. In comparison with several West German cities the city center of Halle still attracts a relative low proportion of persons living in the suburbs and the surrounding region.

## **Inhaltsverzeichnis:**

1. Problemstellung .....	5
1.1 Revitalisierung ostdeutscher Innenstädte: von der Restitutions- zur Schrumpfungproblematik .....	5
1.2 Mängel in der Erreichbarkeit der Innenstadt als Revitalisierungshindernis .....	6
2. Die Erreichbarkeit der Innenstadt von Halle (Saale) in der Wahrnehmung von Passanten.....	8
2.1 Zum Befragungskontext und zur Zusammensetzung der Stichprobe .....	8
2.2 Wie häufig und zu welchem Zweck wird die Innenstadt besucht?.....	9
2.3 Verkehrsmittelnutzung der Innenstadtbesucher.....	10
2.4 Verkehrsmittelnutzung und Einkaufsverhalten der Innenstadtbewohner .....	11
2.5 Parkplatzsuche und Parksituation in Halle .....	13
2.6 Die Erreichbarkeit der Innenstadt von Halle im Urteil ihrer Besucher und Bewohner .....	15
3. Die Innenstadt von Halle im Vergleich zu anderen Innenstädten.....	18
3.1 Regionale Herkunft der Innenstadtbesucher und Besuchszweck.....	18
3.2 Verteilung der gewählten Verkehrsmittel .....	20
4. Resümee.....	21
Literatur .....	22
Anhang.....	24

## 1. Problemstellung

### 1.1 Revitalisierung ostdeutscher Innenstädte: von der Restitutions- zur Schrumpfungsproblematik

Im Prinzip entsprachen um 1990 viele ostdeutsche Städte mit ihrer noch ganze Straßenzüge umfassenden historischen Bausubstanz, ihrer hohen Wohndichte im Zentrum, ihren zentrumsorientierten Straßen- und ÖPNV-Netzen und ihren – aufgrund ausgebliebener Suburbanisierung – deutlich wahrnehmbaren Bebauungsgrenzen („Stadtkanten“) dem äußeren Bild der „Europäischen Stadt“ stärker als die durch Suburbanisierung, radiale Straßennetze und periphere Handelsstandorte veränderte Gestalt vieler westdeutscher Städte. Trotz dieser im Prinzip günstigen Voraussetzungen für eine Revitalisierung der Innenstädte auf der Grundlage der nach Wende und Vereinigung entfesselten Marktkräfte verlief dieser Prozess zögerlich. Die Ursachen hierfür sind in zahlreichen Untersuchungen – Einzelfall- und Vergleichsstudien – Mitte der 90er Jahre herausgearbeitet worden.<sup>1</sup>

Nachdem verschiedene dieser damals gefundenen Hemmfaktoren – wie z. B. die Restitutionsproblematik – inzwischen an Bedeutung verloren haben, zeigt sich aber, dass es Politik und Verwaltung in verschiedenen Städten immer noch schwer fällt, deren Zentren mit Leben zu füllen. Dies liegt nicht nur daran, dass nach wie vor Entwicklungskon-

---

<sup>1</sup> In einer Untersuchung des IWH zur Revitalisierungsproblematik wurden damals drei mögliche Entwicklungspfade prognostiziert, die parallel nebeneinander auftreten können:

- „*Pfad 1*: Die Innenstädte verlieren ihre zentralörtlichen Funktionen nur zeitweise an Standorte an der Peripherie und gewinnen mit zunehmendem Abbau der Veränderungssperren Funktionen und Vitalität zurück. Die Innenstädte bleiben damit mittelfristig der Mittelpunkt städtischen Lebens und ökonomischer Dynamik.
- *Pfad 2*: Die Stadtzentren verlieren ihre zentrale Stellung als alleiniger Ausgangsort der Stadtentwicklung auf Dauer und werden in einen Prozess eingebunden, der polyzentrisch verläuft und in dem die Innenstadt zu einem Entwicklungskern unter mehreren herabgestuft wird. In dieser ‚Mehrkernvariante‘ ist zum einen denkbar, dass die Innenstadt ihre Rolle als Mittelpunkt einer Region zwar verliert, aber mit einem speziellen Angebot und besonderer Funktion weiterhin attraktiv bleibt (*Pfad 2a*). Denkbar ist aber auch, dass sie große Kaufhäuser, Angebotsvielfalt und gehobene tertiäre Funktionen an andere Entwicklungszentren verliert und nur noch als ‚Schatten‘ einer ehemals lebendigen Innenstadt existiert (*Pfad 2b*).
- *Pfad 3*: Eine dritte ‚Verfallsvariante‘ ist auf jene Städte anwendbar, wo weder das Zentrum noch die peripheren Standorte die erforderliche Entwicklungsdynamik aufweisen, um ein Gegengewicht zu sich verstärkenden Verfallszyklen bilden zu können.“ (FRANZ 1996a: 15; vgl. auch FRANZ et al. 1996: 112).

kurrenzen zu den Handelsstandorten im Stadtumland bestehen, sondern hat verstärkt auch mit demographischen Veränderungen zu tun. Immer mehr Städte sind gezwungen, ihre expansionsorientierten Entwicklungspläne zu korrigieren, die von einem steten Wachstum der Einwohnerzahl ausgingen. Die mangelnde Attraktivität mancher ostdeutschen Städte schlägt sich selbst in der Raumordnungspolitik nieder. So sind einige Länder – wie z. B. Sachsen – derzeit damit beschäftigt sind, ihr System zentraler Orte einer Revision zu unterziehen, was bedeutet, dass verschiedene Städte als Ober-, Mittel- oder Unterzentren herabgestuft werden, da sie den erwarteten Grad der Zentralität bisher nicht erreicht haben. Entscheidungen dieser Art können dazu führen, dass einige Städte zukünftig bestimmte Dienstleistungseinrichtungen verlieren bzw. nicht ansiedeln können, die üblicherweise in der Innenstadt zu finden sind.

Die Frage, wie stark die ostdeutschen Städte durch Schrumpfungsprozesse beeinträchtigt werden, ist offen und sollte angesichts dominierender „Schreckensszenarien“ in der öffentlichen Diskussion nicht vorschnell als entschieden angesehen werden (vgl. FRANZ 2004). Als Wohnstandort und als Standort für Arbeitsplätze sind die ostdeutschen Innenstädte im Vergleich zu den peripher gelegenen Stadtteilen nach wie vor von großer Bedeutung. Ebenfalls offen ist die Antwort auf die Frage, ob sich in schrumpfenden Städten zukünftig die Einwohner wieder stärker an innerstädtischen Wohnstandorte konzentrieren werden oder ob sich ein Typus der „perforierten Innenstadt“ entwickeln wird, bei dem nutzungsfreie Brachen auch das Bild des Zentrums prägen.

Während durch starke Einwohnerverluste in einigen Städten der Bestand von Teilen der innerstädtischen Einzelhandelslandschaft als bedroht erscheint, haben andere Städte trotz Einwohnerrückgangs inzwischen erfolgreiche Strategien entwickelt, vermehrt Kunden aus dem Umland anzuziehen. Dies ist auch deshalb wichtig, weil die ostdeutschen Städte im Vergleich zu den westdeutschen Städten weniger Kaufkraft aus dem Umland abschöpfen können, d. h. sie verlieren mehr Kaufkraft an den Einzelhandel auf der Grünen Wiese.

## **1.2 Mängel in der Erreichbarkeit der Innenstadt als Revitalisierungshindernis**

Wie die bisherigen Untersuchungen zur Revitalisierung ostdeutscher Innenstädte zeigen, ist die Attraktivitätssteigerung der Stadtzentren ein mühsamer Prozess, der meist nur langsam voranschreitet und der nicht allein vom innerstädtischen Einzelhandel, sondern in starkem Maße auch von flankierenden Maßnahmen der städtischen Verwaltung ab-

hängt.<sup>2</sup> Der Weg zur Revitalisierung einer Innenstadt ist nur mittels attraktivitätssteigernder Maßnahmen denkbar. Attraktivitätsfaktoren sind mehrdimensional und vielgestaltig, wie die Übersicht im Anhang dieses Beitrags verdeutlicht.<sup>3</sup> Eine unverzichtbare Voraussetzung für eine attraktive Innenstadt und für eine erhöhte Abschöpfung der Kaufkraft der Umlandbewohner ist ihre leistungsfähige verkehrliche Anbindung an die anderen Stadtteile und an das Stadtumland. Leistungsfähige Verkehrswege müssen ergänzt werden durch ein ausreichendes und gut erreichbares Angebot an Pkw-Parkplätzen.

Das Erfordernis einer guten Innenstadt-Erreichbarkeit zu erfüllen, fällt vor allem jenen Städten schwer, deren Zentren noch überwiegend durch historische Bausubstanz und Straßenzüge geprägt sind. Diese Merkmale stellen zwar selbst Attraktivitätsfaktoren dar, setzen aber Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit Grenzen. Eine der ostdeutschen Städte, deren Zentrum überwiegend von historischer Bausubstanz geprägt ist, ist die Stadt Halle (Saale) in Sachsen-Anhalt. In der oben angeführten IWH-Studie wurden der Stadt noch Mitte der 90er Jahre relativ ungünstige Aussichten bei der Revitalisierung ihrer Innenstadt bescheinigt, auch bedingt durch verschiedene Engpässe in ihrer Erreichbarkeit.<sup>4</sup> Ob Probleme der Erreichbarkeit auch heute noch eine Rolle spielen, soll im Folgenden anhand empirischer Daten überprüft werden, die bei Besuchern der hallesischen Innenstadt erhoben wurden.

Treten in einer Stadt Probleme der Erreichbarkeit ihres Zentrums auf, so ist davon auszugehen, dass auch der Anteil derer steigt, die einen Besuch der Innenstadt erst gar nicht auf sich nehmen. Diese Kategorie von Personen wird mit Befragungen von Innenstadt-Besuchern nicht erfasst, was bei der folgenden Darstellung und Interpretation der Befragungsergebnisse im Auge zu behalten ist. Ersatzweise lässt sich durch Vergleiche mit anderen Studien hinsichtlich der räumlichen Herkunft der Innenstadt-Besucher indirekt schlussfolgern, welchen Stellenwert das Ziel Innenstadt für die Bewohner des Umlands der betreffenden Stadt hat.

---

<sup>2</sup> Vgl. FREHN (2003, S. 20 ff.).

<sup>3</sup> Vgl. S. 26.

<sup>4</sup> Für die Innenstadtentwicklung von Halle wurde dort Folgendes prognostiziert: „Im Fall Halles besteht ... die Gefahr, dass eine Revitalisierung der Innenstadt vorerst nicht mehr gelingt, weil das Umland und die Anziehungskraft Leipzigs bereits zu stark sind (Pfad 2b)“ (FRANZ et al. 1996, S. 113).

## **2. Die Erreichbarkeit der Innenstadt von Halle (Saale) in der Wahrnehmung von Passanten**

### **2.1 Zum Befragungskontext und zur Zusammensetzung der Stichprobe**

Das Institut für Geographie der Martin-Luther-Universität Halle führt in zeitlichen Abständen empirische Untersuchungen der Innenstadt von Halle (Saale) in Form von Zählungen, Kartierungen und Befragungen durch. Im Jahr 2004 wurden in Abstimmung und in Kooperation mit dem Institut für Wirtschaftsforschung Halle Fragen zur Erreichbarkeit der Innenstadt ins Zentrum der Erhebung gestellt.<sup>5</sup>

Die Passantenbefragung wurde im März 2004 an sechs verschiedenen Standorten innerhalb der Innenstadt durch Studenten der Geographie, die an einem Methoden-Praktikum teilnahmen, durchgeführt.<sup>6</sup> Die Auswahl der Befragten erfolgte unsystematisch. Ein großer Teil der Fragen wurde auch bei den Befragungen der Jahre 1997 und 2001 gestellt (vgl. GLORIUS/MÜLLER 2001), wodurch eine Längsschnittbetrachtung des Antwortverhaltens möglich wird. Zusätzliche Vergleichsmöglichkeiten ergeben sich mit Befragungen in anderen Städten zur Erreichbarkeit des Zentrums (HELLER/MONHEIM 2004).<sup>7</sup>

Die Befragung führte zu 1 492 verwertbaren Interviews.<sup>8</sup> 88% der Befragten waren Besucher (absolut 1 309) und 12% Bewohner (absolut 183) der Innenstadt. Beide Gruppen erhielten aufgrund unterschiedlicher Fragen zum Mobilitätsverhalten einen gesonderten Fragebogen. 81,5% der Befragten kamen aus der Stadt Halle selbst, weitere 12% aus dem angrenzenden Saalkreis und den Landkreisen in näherer Entfernung.<sup>9</sup> Auf Besucher aus dem restlichen Bundesgebiet und dem Ausland – im Folgenden als auswärtige Besucher bezeichnet – entfallen lediglich 6% der Passanten. Mit einem Anteil von 55% hatten Frauen ein leichtes Übergewicht bei den Befragten. Die Altersgliederung sieht

---

<sup>5</sup> Der Fragebogen des Jahres 2004 enthielt Fragenblöcke zur Attraktivität der Innenstadt, zu ihren Stärken und Schwächen, zu ihrer Erreichbarkeit und zur Verkehrsmittelnutzung der Befragten.

<sup>6</sup> Unter der Innenstadt von Halle wird hier der durch Waisenhausring, Hansering, Universitätsring, Moritzburgring, Robert-Franz-Straße, Hallorenring und Moritzzwinger begrenzte Stadtkern (administrativer Bezirk „Altstadt“) verstanden.

<sup>7</sup> Vgl. dazu Abschnitt 3. dieses Beitrags.

<sup>8</sup> Im Vergleich zu 2001 (N = 705) bedeutet dies eine Steigerung um mehr als 100%.

<sup>9</sup> Dazu zählen die Kreise Merseburg-Querfurt, Sangerhausen, Mansfelder Land, Köthen, Bernburg, Bitterfeld, Weißenfels und der Burgenlandkreis.



wie folgt aus: 60% gehörten der Altersgruppe der 18- bis 45jährigen an, 24% der Altersgruppe der 45- bis 59jährigen, und 12% der Passanten waren 60 Jahre oder älter. Knapp 5% der Befragten waren Jugendliche unter 18 Jahren.

## **2.2 Wie häufig und zu welchem Zweck wird die Innenstadt besucht?**

Über das Ausmaß der Nutzung der Innenstadt können neben Passantenzählungen auch Angaben zur Häufigkeit von Innenstadtbesuchen Auskunft geben, sofern Vergleichszahlen aus anderen Jahren vorliegen.

Die Kategorie der Besucher unter den Passanten wurden befragt, wie oft sie sich im Monat vor dem Befragungstermin (Februar 2004) in der Innenstadt von Halle aufhielten. Jeweils 30% suchten in diesem Monat die Innenstadt täglich bzw. mehrmals pro Woche auf. Knapp 13% hielten sich einmal in der Woche, weitere 25% der Besucher nur gelegentlich oder im Februar gar nicht in der Innenstadt auf. Von letzteren sind drei Viertel auswärtige Besucher. Bei letzteren kann davon ausgegangen werden, dass sich zum Großteil Personen darunter finden, welche Halle für spezielle Erledigungen (z. B. Geschäftsreisen) oder als Touristen aufsuchten. Der Anteil von auswärtigen Besuchern nahm 2004 mit 18,5% an allen Befragten im Vergleich zu 1997 und 2001 (jeweils 21%) deutlich um 2,5 Prozentpunkte ab. Dies könnte ein Hinweis darauf sein, dass die Bedeutung der Innenstadt und auch der Stadt Halle als Besuchsziel für auswärtige Besucher in den letzten Jahren abgenommen hat.

Die Qualität von Innenstädten zeigt sich u. a. in ihrer Mischung vielfältiger Nutzungen, ganz im Gegensatz zur „Grünen Wiese“, welche nahezu ausschließlich zum Einkauf besucht wird (vgl. auch DSSW 2000, 4). Daher ist zu erwarten, dass die Befragten eine Vielzahl von Besuchszwecken nennen.

Aus Tabelle 1 geht hervor, welche Besuchszwecke in den Jahren 2001 und 2004 genannt wurden. Mehr als die Hälfte der Befragten sucht das Stadtzentrum aufgrund von Einkäufen und Erledigungen auf. Ein weiteres Viertel ist zu Arbeits- oder Ausbildungszwecken vor Ort.

Im Vergleich von 2004 zu 2001 können mehrere Verschiebungen festgestellt werden. Waren 2001 noch 40% der Passanten zum Einkauf in der Innenstadt, sank dieser Anteil 2004 auf 34,4%. Der Anteil der Befragten, die sich zum Stadtbummel im Zentrum aufhielten, verringerte sich in diesen Zeitraum sogar um die Hälfte. Leicht gestiegen ist hingegen der Anteil von Personen, welche sich zu Arbeits- oder Ausbildungszwecken und zu reinen Freizeitzielen in der Innenstadt aufhielten.

Tabelle 1:

Zweck des Besuches der Innenstadt von Halle im Vergleich der Jahre 2001 und 2004

- in %; Mehrfachnennungen möglich -

<i><b>Besuchszweck</b></i>	<i><b>2001</b></i> (869 Nennungen)	<i><b>2004</b></i> (1 574 Nennungen)
Einkauf	40,0	34,4
Arbeit und Ausbildung	20,4	23,2
Erledigungen (Ämter/Arzt)	21,6	19,2
Bummel/Spaziergang	19,4	10,9
Freunde/Bekannte treffen	8,1	9,9
Gastronomiebesuch	4,3	6,1
Bibliotheksbesuch	-	5,2
Durchquerung	3,8	3,4
Kultur	1,7	3,3
Bringen/Holen von Personen	-	1,6
Als Tourist	1,0	0,9

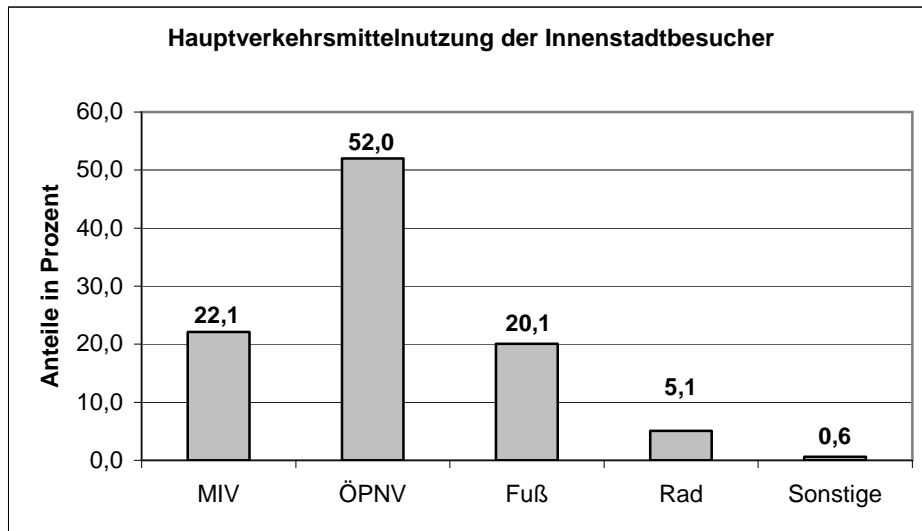
Quelle: Passantenbefragung 2001, 2004.

## 2.3 Verkehrsmittelnutzung der Innenstadtbesucher

Innenstädte sind in der Regel mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Die Verteilung der Innenstadtbesucher auf die einzelnen Verkehrsmittel hängt auch mit von der Größe der jeweiligen Stadt ab. Dies trifft insbesondere auf den öffentlichen Personennahverkehr zu, dessen Anteil steigt, je größer eine Stadt ist (MONHEIM 1989).

Abbildung 1 zeigt, welche Verkehrsmittel die Befragten nutzten, um in die Innenstadt von Halle zu gelangen. Zum überwiegenden Teil gelangten sie mit dem öffentlichen Personennahverkehr (52%) in die Innenstadt. Mit dem Pkw erreichten 22% und zu Fuß 20% der Besucher die Innenstadt. Wie im Abschnitt 3. noch genauer erläutert wird, liegt die Aufteilung der Besucher auf die einzelnen Verkehrsmittel damit etwa im Durchschnitt anderer Städte vergleichbarer Größe und weist demnach keine auffälligen Abweichungen auf.

Abbildung 1:  
Hauptverkehrsmittel der Besucher der Innenstadt von Halle  
- in % -



Quelle: Passantenbefragung 2004 (N = 1 306).

## 2.4 Verkehrsmittelnutzung und Einkaufsverhalten der Innenstadtbewohner

Die Bewohner der Innenstadt von Halle wurden danach befragt, welches Verkehrsmittel sie innerhalb der Innenstadt und beim Einkauf ihrer Lebensmittel benutzen. Demnach bewegen sich die meisten Einwohner zu Fuß oder mit dem ÖPNV durch die Innenstadt und nutzen dazu nur selten das Fahrrad oder den Pkw (Abbildung 2). Allerdings verfügen 62,6% der Haushalte über einen Pkw und werden demnach mit davon tangiert, wie gut oder wie schlecht die Innenstadt mit dem Pkw erreichbar ist.

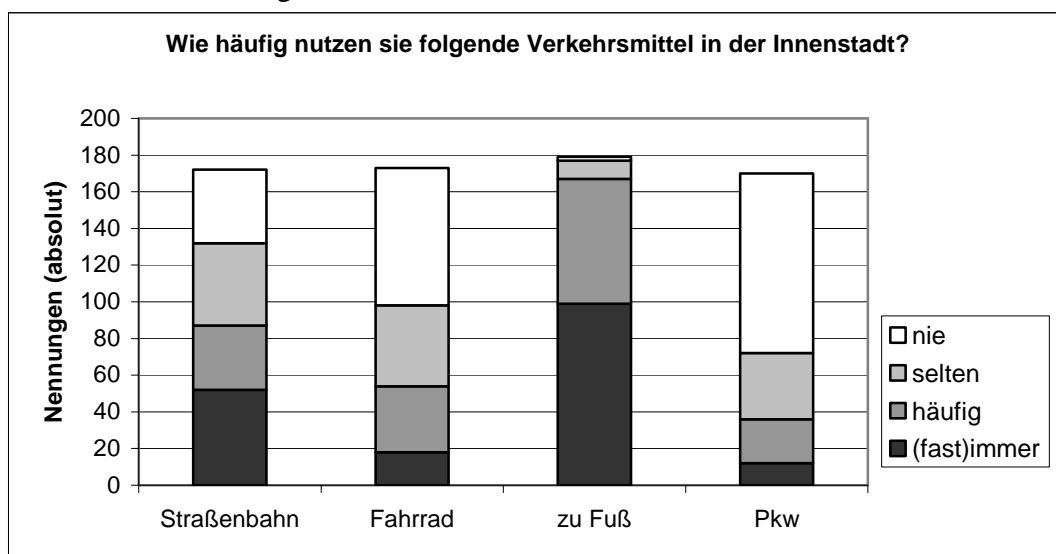
Bei den Innenstadtbewohnern wurde zusätzlich erhoben, wo sie ihre Lebensmittel einkaufen und mit welchem Verkehrsmittel sie dorthin gelangen (Abbildung 3). Mangels Lebensmittelmärkten in der Innenstadt selbst nutzte ein Großteil der Befragten auch Standorte außerhalb. 56% der Innenstadtbewohner gaben an, regelmäßig in anderen Stadtteilen einzukaufen. Knapp 63% tätigten regelmäßige Lebensmitteleinkäufe am Stadtrand oder außerhalb der Stadt<sup>10</sup>. Hierfür spielt die Nutzung des Pkw eine entschei-

<sup>10</sup> Die Nennungen für „Stadtrand“ und „außerhalb der Stadt“ wurden zusammengefasst. Es ist zu vermuten, dass nicht allen Befragten präsent war, ob die Einkaufsgelegenheiten innerhalb oder außerhalb der Stadtgrenze liegen.

dende Rolle, denn 63% der Einkäufe in anderen Stadtteilen und sogar 80% bzw. 96% der Versorgung am Stadtrand und außerhalb finden mit Hilfe des motorisierten Individualverkehrs statt, wie in Abbildung 3 deutlich wird.

Abbildung 2:

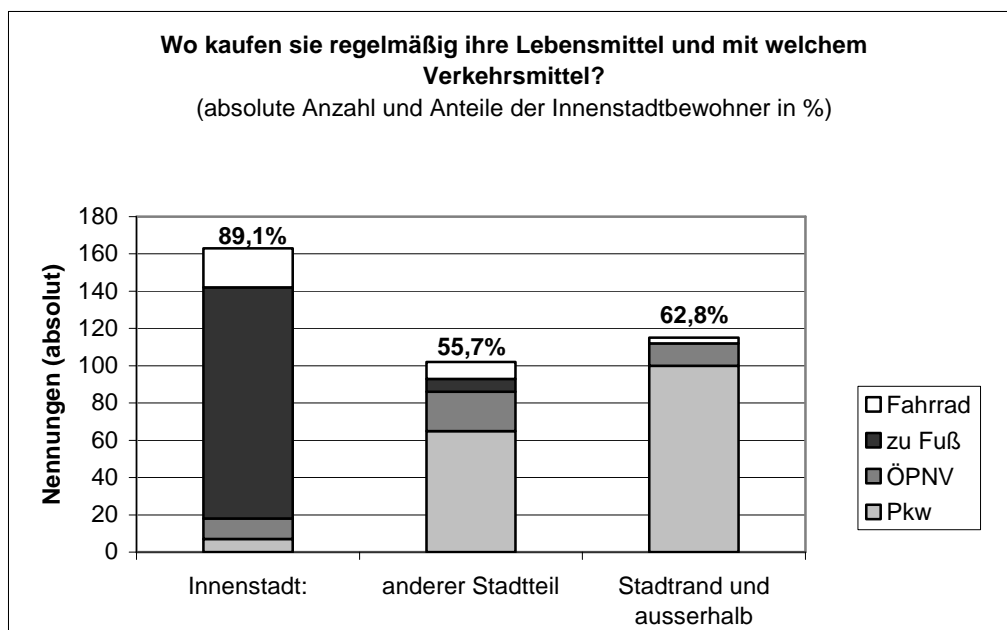
Verkehrsmittelnutzung der Bewohner der Innenstadt von Halle



Quelle: Passantenbefragung 2004 (Mehrfachnennungen möglich; insgesamt 694 Nennungen).

Abbildung 3:

Verkehrsmittelnutzung der Bewohner der Innenstadt von Halle beim Lebensmittelkauf



Quelle: Passantenbefragung 2004 (Mehrfachnennungen möglich; insgesamt 380 Nennungen)

Die Anteile der Nutzung des ÖPNV für die Versorgung mit Lebensmitteln liegen bei 21%, wenn in anderen Stadtteilen und bei 17%, wenn am Stadtrand eingekauft wird. Innerhalb des Stadtzentrums und außerhalb der Stadt werden öffentliche Verkehrsmittel kaum genutzt. Dies lässt vermuten, dass für größere Lebensmitteleinkäufe der Pkw bevorzugt wird und mit seiner Hilfe weiter entfernt gelegene größere und attraktive Lebensmittelmärkte am Stadtrand aufgesucht werden.

## **2.5 Parkplatzsuche und Parksituation in Halle**

Bei der Betrachtung der Erreichbarkeit der Innenstadt lässt sich zwischen der äußeren und inneren Erreichbarkeit unterscheiden. Die äußere Erreichbarkeit betrifft den Ausgangspunkt des Weges bis zum Eintreffen in der Innenstadt (in der Regel eine Haltestelle des ÖPNV, eine Parkgelegenheit oder ein fußläufiger Zugang zur Innenstadt); die innere Erreichbarkeit bezieht sich auf die Fortbewegung innerhalb der Innenstadt unter Einschluss der darauf einwirkenden Faktoren (vgl. MONHEIM 2002: 132; DSSW 1998: 9).

Für den motorisierten Individualverkehr sind bezüglich der äußeren Erreichbarkeit der Innenstadt von Halle neben der Belastung der Zugangsstraßen durch den fließenden Verkehr die verfügbaren Parkmöglichkeiten im Stadtgebiet von hoher Bedeutung. An ein modernes Parkflächenmanagement einer Stadt werden heute bestimmte Anforderungen gestellt (vgl. DSSW 2000: 11): Grundsätzlich sollte die Innenstadt auch für Pkw-Nutzer als „eine Adresse“ gelten und die Parkflächenbewirtschaftung dementsprechend gestaltet sein. Dies bedeutet zum einen, dass das Angebot an Stellflächen auf die Innenstadt als Ganzes und nicht auf einzelne Geschäftsadressen ausgerichtet sein sollte. Parkierungsanlagen müssen des weiteren verträglich mit den konkurrierenden Verkehrsmitteln angelegt sein, da dies die Attraktivität für alle Nutzer steigert.

Zur Parkplatzsuche und zum Parkverhalten wurden diejenigen Innenstadtbesucher befragt, welche selbst mit dem Pkw gekommen waren (insgesamt 234 Fälle). Ein deutlich differenziertes Bild ergab die Auswertung nach der Dauer der Parkplatzsuche: Hallenser benötigten demnach im Schnitt gut eine Minute weniger (4,5 Minuten), um einen Parkplatz zu finden als Besucher aus den umliegenden Kreisen. Auswärtige gaben hingegen im Durchschnitt eine doppelt so lange Suchzeit (9 Minuten) an. Aus Tabelle 2 geht hervor, dass knapp 30% der auswärtigen Pkw-Benutzer länger als 10 Minuten benötigten, um einen Stellplatz zu finden.

Die Stadt Halle verfügt seit mehreren Jahren über ein Parkleitsystem an den wichtigsten Zufahrten zur Innenstadt, das über Parkgaragen und die Zahl der freien Stellplätze informiert. 94,4% der Befragten gaben an, das städtische Parkleitsystem zu kennen. Dennoch nutzten mehr als 70% der Pkw-Nutzer das System nicht zur Orientierung. Auswärt-

tige Besucher nutzten das System zu etwa 37%, während nur 15,5% der Hallenser angaben, mit Hilfe des Systems einen Stellplatz zu suchen. Dies deutet darauf hin, dass das Parkleitsystem nur in geringem Maße angenommen und zur Orientierung genutzt wird.

Tabelle 2:

Dauer der Parkplatzsuche nach Herkunft der Innenstadtbesucher

- in % -

Räumliche Herkunft	Dauer der Parkplatzsuche		
	Unter 5 Minuten	5-10 Minuten	Über 10 Minuten
Hallenser	57,9	31,8	10,3
Saalkreis	57,4	31,9	10,6
Umliegende Landkreise	54,3	25,7	20,0
Auswärtige	40,5	29,7	29,7

Quelle: Passantenbefragung 2004 (N = 226).

Befunde aus anderen Studien zeigen, dass ein Parkleitsystem nur geringe Wirkungen auf Parksuchzeiten, Verkehrsstörungen und Auslastung der Parkieranlagen hat (DSSW 2000: 33) und somit einen relativ geringen Beitrag zur Verbesserung der innerstädtischen Verkehrssituation liefert. Ebenso konnte bisher keine Reduzierung des Parkens im Straßenraum (legal sowie illegal) infolge der Einführung eines Parkleitsystems festgestellt werden (DSSW 2000: 34). Als wichtig für seine Akzeptanz haben sich hingegen die Lagegunst der Parkieranlagen und die Art sowie der Umfang der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt erwiesen. Im Fall der Stadt Halle fällt auf, dass die *Besucher* die Parkplatzsituation – nur 12% sahen hier einen Mangel – deutlich anders einschätzen als die *Bewohner* der Innenstadt, von welchen 67% fehlende Parkplätze bemängelten. Dies weist auf starke Defizite bei der Versorgung mit Anliegerstellplätzen hin.

Hinsichtlich der räumlichen Lage der von den Besuchern gefundenen Parkplätze wurde nach Altstadt (Innenstadt), angrenzenden Wohngebieten und weiter vom Zentrum entfernten Stadtteilen differenziert, wobei Parkplätze der Altstadt mit dem Parkraum innerhalb der Ringstraßen gleichgesetzt wurden.<sup>11</sup> Knapp 53% aller Pkw-Nutzer fanden einen Parkplatz in der Innenstadt, und nur etwa 5% ließen das Fahrzeug in weiter entfernt ge-

---

<sup>11</sup> Vgl. Fn. 6.

legenen Stadtteilen stehen. Wie man anhand der Tabelle 3 erkennen kann, nutzten Auswärtige eher Standflächen außerhalb der Innenstadt.

Tabelle 3:

Parkverhalten der Innenstadtbesucher nach ihrer Herkunft

- in % -

Wo wurde geparkt?	Besucher kommen aus ...			Insgesamt
	Halle	den umliegenden Landkreisen	weiter entfernten Regionen	
Altstadt	59,1	47,7	44,7	52,6
Angrenzende Wohngebiete	39,1	45,3	47,4	42,7
Größere Entfernung zur Innenstadt	1,8	7,0	7,9	4,5

Quelle: Passantenbefragung 2004 (N = 234).

Insgesamt nutzten 42% der Befragten gebührenpflichtige Parkflächen; bei den Auswärtigen unter ihnen lag dieser Anteil bei knapp 60%. Lag ein Parkplatz in angrenzenden Wohngebieten oder noch weiter entfernt zur Innenstadt, war dieser größtenteils kostenfrei, dagegen erforderte jede zweite genutzte Parkfläche in der Altstadt die Entrichtung einer Parkgebühr.

Die Auswertung der Passantenbefragung zum Parkverhalten und zu Verkehrsproblemen zeigt damit verschiedene Defizite bei der Parkraumbewirtschaftung auf: Zum einen wurden relativ lange Parksuchzeiten registriert, zum anderen Angebote wie das Parkleitsystem nur unzureichend genutzt.

## 2.6 Die Erreichbarkeit der Innenstadt von Halle im Urteil ihrer Besucher und Bewohner

Größere Probleme bei der äußeren Erreichbarkeit der Innenstadt scheinen, abgesehen von Verkehrsaufkommen und zeitweilig auftretenden Störungen durch Bautätigkeiten und Unfällen, nicht vorzuliegen. Über 90% der Hallenser und der Besucher aus den umliegenden Landkreisen gaben an, dass es für sie unproblematisch war, die Innenstadt mit dem Pkw zu erreichen.<sup>12</sup> Demgegenüber berichtete knapp ein Viertel der auswärtigen

<sup>12</sup> An dieser Stelle ist daran zu erinnern, dass die Befragung jene Personen nicht erfasst hat, die u. U. aufgrund wahrgenommener Erreichbarkeitsprobleme die Innenstadt nicht angesteuert haben. Vgl. oben S. 7.

Befragten von Erreichbarkeitsproblemen. Für die Besucher lagen diese Probleme zum größten Teil im hohen Verkehrsaufkommen, in Baustellen und in der Beeinträchtigung durch Verkehrsstaus, sowie in der Verkehrsführung (Tabelle 4). Im Vergleich dazu stellten die Antworten der befragten Bewohner der Innenstadt auf die Frage nach Schwierigkeiten mit der Pkw-Nutzung den erheblichen Mangel an Parkflächen in den Vordergrund, erst weit danach folgten Gebührenpflicht und Verkehrsaufkommen (Tabelle 4).

Tabelle 4:  
Probleme bei der Pkw-Nutzung in der Innenstadt von Halle  
- in % -

	Bewohner (N = 107)	Besucher (N = 25)
Parkplatzmangel	67,3	12,0
Gebührenpflicht	11,2	-
Verkehrsaufkommen	7,5	20,0
Verkehrsführung	5,6	16,0
mangelnde Kontrolle	3,7	-
Baustellen	1,9	20,0
Stau und Unfälle	-	32,0

Quelle: Passantenbefragung 2004.

Zusammenfassend zeigt die Befragung, dass bei der Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Pkw von den Einwohnern der Innenstadt und den Besuchern unterschiedliche Probleme wahrgenommen werden.

Neben den Antworten auf die speziell an die Pkw-Nutzer unter den Besuchern und die Bewohner der Innenstadt gerichteten Fragen zu deren Erreichbarkeit geben auch die Antworten auf weitere Fragen Aufschluss über die Einschätzung der Erreichbarkeit. Die offen und allen Befragten gestellten beiden Fragen, was an der Innenstadt von Halle besonders gefällt und was besonders stört, ergeben folgendes Bild: 22% der Befragten beurteilen die Erreichbarkeit der Innenstadt positiv. Dem stehen 12% der Befragten gegenüber, die die Erreichbarkeit der Innenstadt negativ beurteilen. Nimmt man die weitere Information hinzu, dass die positive Beurteilung der Erreichbarkeit im Vergleich zum Jahr 2001 (GLORIUS/MÜLLER 2001: 103) um fast 10 Prozentpunkte zugenommen hat, so ist dies ein zusätzlicher Hinweis darauf, dass sich zahlreiche Erreichbarkeitsprobleme in den vergangenen Jahren deutlich verringert zu haben scheinen.



Dies wird auch unterstrichen, wenn man die Verteilungen der positiven und negativen Urteile zum Thema Innenstadtverkehr separat betrachtet, wie in Tabelle 5 geschehen. Den Befragten gefielen vor allem die kurzen Wege und die gute Erreichbarkeit der Innenstadt. Es stören hingegen die vielen Baustellen, der schlechte Straßenzustand, die Parkplatzsituation und die fehlenden Radwege. Die Attraktivität im Stadtverkehr könnte durch mehr Parkflächen (48% der Befragten), günstigere Verkehrsführung (20%) und eine Verbesserung der Leistungen im ÖPNV (20,8%) erreicht werden. Hierbei wurden vor allem die hohen Preise im öffentlichen Nahverkehr kritisiert.

Tabelle 5:

Positive und negative Urteile zum Thema Innenstadtverkehr

- in % -

<b>Positive Urteile zur Verkehrssituation</b>	(N = 269)
Überschaubarkeit, kurze Wege	50,6
gute Erreichbarkeit	30,9
Gute Versorgung mit ÖPNV	10,0
Verkehrsfreie Zonen vorhanden	8,6
<b>Negative Urteile zur Verkehrssituation</b>	(N = 324)
Viele Baustellen	33,6
Schlechter Straßenzustand	29,9
Hohes Verkehrsaufkommen	9,9
mangelnder ÖPNV	8,3
Engpässe bei den Parkplätzen	7,7
fehlende Radwege	7,4
schlechte Erreichbarkeit	3,4

Quelle: Passantenbefragung 2004.

Auf die Frage „Gibt es Ihrer Meinung nach Dinge, die die Stadt tun könnte, um den Besuch der Innenstadt attraktiver zu machen?“ meinten 2,7% derjenigen Befragten, die diese Frage bejahten, dass die Erreichbarkeit noch verbessert werden sollte.

### 3. Die Innenstadt von Halle im Vergleich zu anderen Innenstädten

Die Vergleichbarkeit der Ergebnisse von Fallstudien aus verschiedenen Städten wird durch abweichenden Wortlaut in den Fragestellungen, durch unterschiedlich gewählte Befragungszeiten, durch unterschiedliche Fallzahlen, durch die unterschiedliche Größe der Städte und weitere Faktoren beeinträchtigt. Da aber im Folgenden in erster Linie die Relationen der verschiedenen Antworten in Form der prozentualen Anteile herangezogen werden, fallen diese vergleicherschwierenden Faktoren weniger ins Gewicht. Von den zu Vergleichszwecken betrachteten westdeutschen Städten Augsburg (258 000 Einwohner), Bremen (541 000), Lübeck (213 000), München (1 228 000), Nürnberg (491 000) und Regensburg (127 000) weist von der Einwohnerzahl her die Stadt Augsburg die größte Ähnlichkeit mit der Stadt Halle (243 000) auf.<sup>13</sup> In diesen Städten wurden in den Jahren 1996 bis 2003 Passantenbefragungen mit nahezu identischer Methodik durchgeführt (vgl. MONHEIM 2003; HELLER/MONHEIM 2004).

#### 3.1 Regionale Herkunft der Innenstadtbesucher und Besuchszweck

Vergleicht man zunächst, woher die Innenstadtbesucher kommen, so fällt auf, dass in Halle weniger Befragte aus dem direkten Umland und weiter entfernten Orten die Innenstadt aufsuchten als in den westdeutschen Städten (Abbildung 4). Während HELLER/Monheim (2004) in ihrer Erhebung einen durchschnittlichen Anteil von nur etwa 57% an Besuchern aus dem Stadtgebiet erfassten, wurden in Halle 81,5% erreicht (Abbildung 4). Es ist daher zu vermuten, dass die Innenstadt von Halle für auswärtige Besucher weniger attraktiv und/oder schwerer erreichbar ist als das Zentrum der Vergleichsstädte.

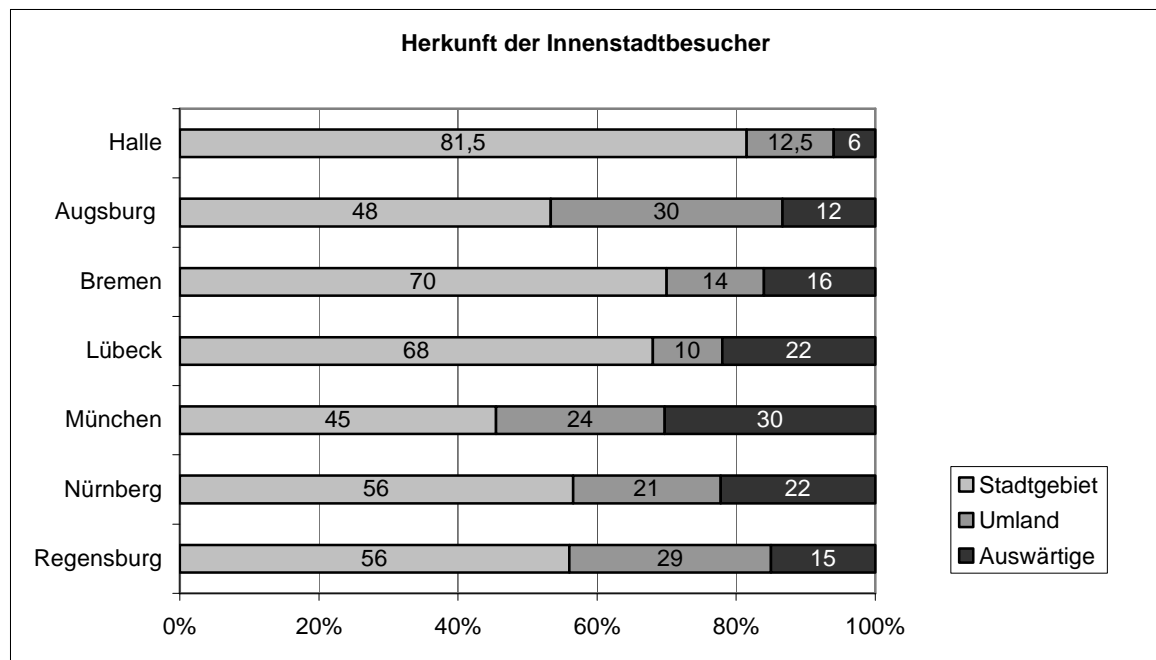
Beim Vergleich der Besuchszwecke in den Innenstädten zeigt sich, dass in den Städten mit Ausnahme Lübecks das Einkaufen als Hauptbesuchsgrund genannt wird (Abbildung 5). HELLER/MONHEIM (2004) ermittelten in ihren Passantenbefragungen für diesen Zweck einen Durchschnittswert von 36%. In Halle wurde ein Wert von 34,4% erreicht. Bei den weiteren Besuchszwecken ergeben sich nur geringe Unterschiede<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Die Einwohnerzahlen beziehen sich auf den Stand Ende 2001.

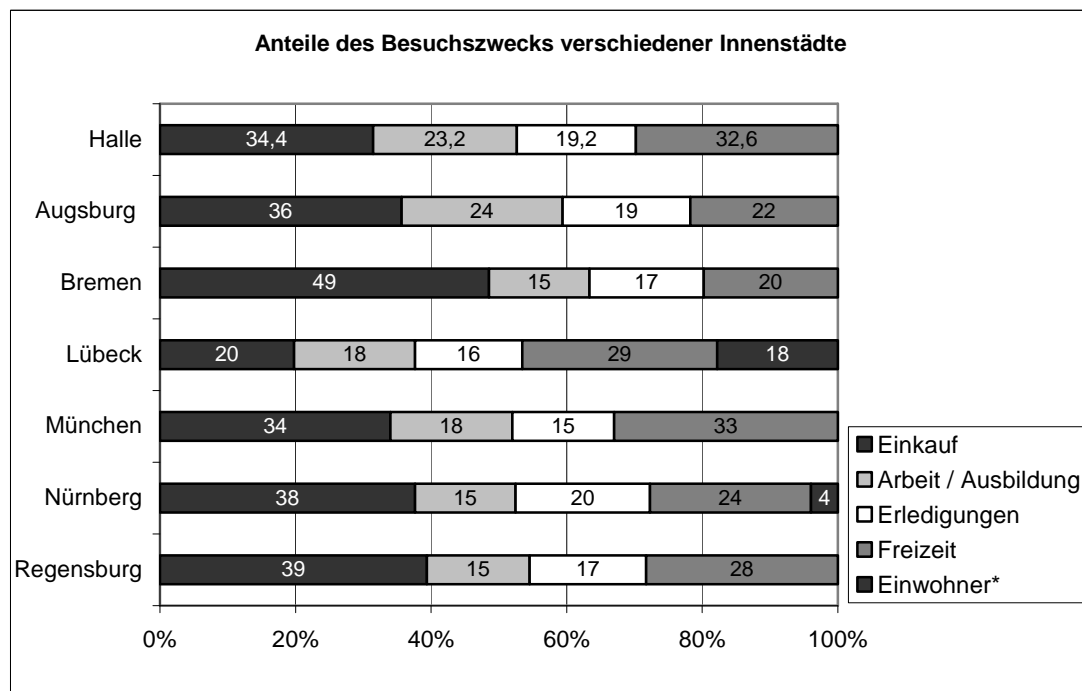
<sup>14</sup> Bei der Interpretation ist zu beachten, dass in Halle nicht nach dem *Haupt*besuchszweck gefragt wurde und somit die Anteile der Mehrfachantworten in die Grafik einfließen

Abbildung 4:  
Regionale Herkunft der Innenstadtbesucher in verschiedenen deutschen Großstädten



Quelle: HELLER/MONHEIM (2004), Passantenbefragung 2004, eigene Darstellung.

Abbildung 5:  
Angaben zum Zweck des Besuchs verschiedener deutscher Innenstädte



\*Anteil der Innenstadtbewohner an den Befragten nur in Lübeck und Nürnberg erfasst.

Quelle: HELLER/MONHEIM (2004); Passantenbefragung 2004; eigene Darstellung.

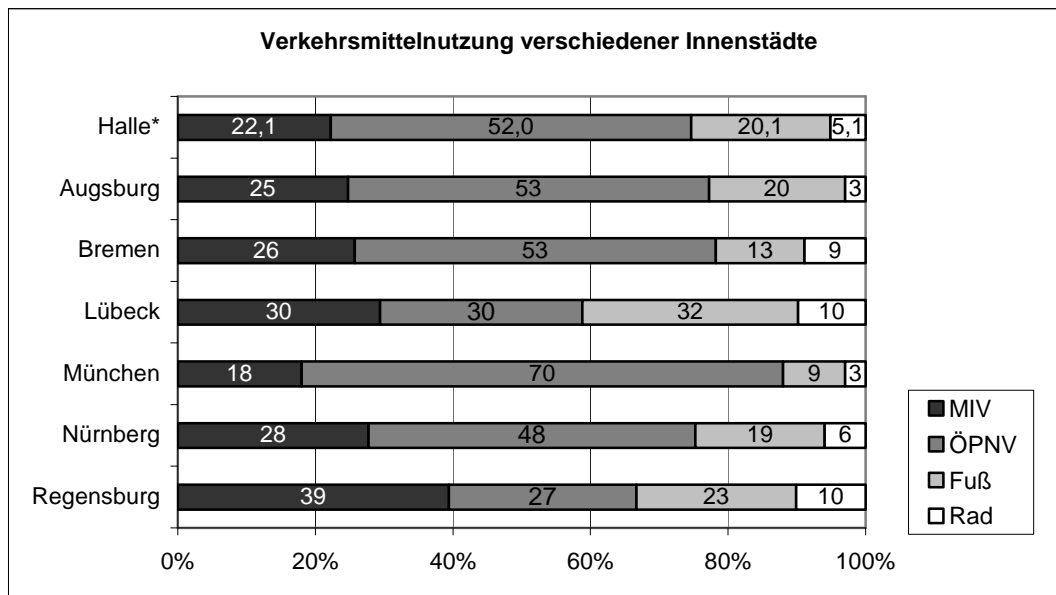
### 3.2 Verteilung der gewählten Verkehrsmittel

Die Wahl des Verkehrsmittels zum Besuch der verschiedenen Innenstädte wird in Abbildung 6 dargestellt. Die Annahme, dass der Anteil des ÖPNV um so höher liegt, je größer eine Stadt ist (vgl. MONHEIM 1989), kann anhand der Prozentwerte in Abbildung 6 nicht widerlegt werden. Im Durchschnitt der betrachteten Vergleichsstädte ergibt sich ein Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel von 47%, was bedeutet, dass die Besucher der Innenstadt von Halle bei der Wahl der Verkehrsmittel (52% ÖPNV) nicht wesentlich von den Besuchern der anderen betrachteten Innenstädte abweichen. Die im Innenstadtverkehr wahrnehmbare starke Präsenz von Straßenbahnen bewirkt nicht (mehr), dass der ÖPNV-Anteil für Halle überproportional hoch ausfällt.

Allerdings weist Halle nach München den geringsten Anteil an Pkw-Nutzern im Innenstadtverkehr auf (Abbildung 6). Dies dürfte auch damit zusammenhängen, dass die Innenstadt von Halle einen vergleichsweise niedrigen Anteil von auswärtigen Besuchern aufweist (vgl. Abschnitt 3.1).

Abbildung 6:

Verkehrsmittelnutzung in verschiedenen deutschen Innenstädten



\* 0,6% „Sonstige“ Verkehrsmittel in Halle bleiben in der Abbildung unberücksichtigt.

Quelle: MONHEIM (2003); Passantenbefragung 2004, eigene Darstellung.

## 4. Resümee

Passantenbefragungen sind zwar in methodischer Hinsicht nicht unproblematisch, vereinigen aber im Hinblick auf ihre relativ kurze Erhebungsphase und die Erfassbarkeit von Veränderungen relativ komplexer Umwelten (wie sie z. B. Innenstädte darstellen) „in situ“ auch einige Pluspunkte auf sich.

Noch Mitte der 90er Jahre stellte die mangelnde Erreichbarkeit der Innenstadt von Halle eines ihrer zentralen Revitalisierungshemmnisse dar (FRANZ 1996b: 3). Wie die oben vorgestellten empirischen Befunde zeigen, scheint dieser Engpass zehn Jahre später an Bedeutung verloren zu haben. Allerdings hat die Innenstadt von Halle auch heute noch nicht die Anziehungskraft für Bewohner des Umlandes erreicht, wie sie westdeutsche Städten vergleichbarer Größe besitzen. Dafür sind auch noch andere Faktoren verantwortlich, die im Rahmen der Passantenbefragung auch erhoben wurden, aber in der vorliegenden Teilstudie nicht näher beleuchtet werden.

Einen wichtigen Beitrag zu einer verbesserten Erreichbarkeit liefern die verschiedenen Parkgaragen, die im Lauf der letzten Jahre am Rand und innerhalb der Innenstadt in Betrieb genommen wurden. Die inzwischen in der Innenstadt hinzugekommene nahezu flächendeckende Parkraumbewirtschaftung dürfte dagegen eher den Bewohnern der Innenstadt zugute gekommen sein. Ob das zwischenzeitlich auch eingerichtete Parkleitsystem einen zusätzlichen Beitrag zu einer verbesserten Erreichbarkeit leistet, ist angesichts der geringen Zahl von Besuchern fraglich, die angaben, sich daran zu orientieren.

Nach wie vor führen Verkehrsengpässe im Umfeld der Innenstadt zu staufördernden Verkehrsstrukturen und zu Problemen der äußeren Erreichbarkeit. Hier sind vor allem der langwierige Umbau des Riebeckplatzes, die Nadelöhre der geringen Zahl von Brücken über die das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung teilende Saale und der nach wie vor nicht vollständige Autobahnring, mit dessen Hilfe der Durchgangsverkehr vollständig um die Stadt herumgeleitet werden könnte (vgl. FRANZ et al. 1996: 75), zu nennen.

Die Beurteilung der Erreichbarkeit der Innenstadt erfordert zugleich den Blick auf die Erreichbarkeit der Konkurrenzstandorte im Umland der Stadt. Die prinzipiell günstigere Ausgangssituation dieser Standorte hat sich in den vergangenen Jahren keinesfalls verschlechtert, sondern aufgrund des erfolgten Autobahn-Ausbaus eher noch verbessert. Darüber hinaus dürften viele Hallenser und Bewohner des Umlands stabile Muster des Einkaufs- und Freizeitverhaltens entwickelt haben, in welchen die Innenstadt von Halle nur eine geringe Rolle spielt. Um dies zu ändern, reicht eine verbesserte Erreichbarkeit allein nicht aus; es müssen vielmehr weitere Faktoren wie ein verbreitertes gastronomisches Angebot, eine verbesserte Aufenthaltsqualität und eine erhöhte Belegung der Einzelhandelsflächen hinzutreten.

## Literatur

- APEL, DIETER (1989): Parken in den Innenstädten, in: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.), Städtebau und Verkehr, Bonn, S. 84-96 (Seminare, Symposien, Arbeitspapiere, H. 36).
- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) [Hrsg.] (2001): Städtebericht Halle (Saale). Im Internet: [www.planspiel-innenstadt.de/downloads/halle.pdf](http://www.planspiel-innenstadt.de/downloads/halle.pdf) (gelesen am 23.11.2004).
- DEUTSCHES SEMINAR FÜR STÄDTEBAU UND WIRTSCHAFT (DSSW) (1998): Service- und dienstleistungsbezogene Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt Jena. Im Internet: [http://www.dssw.de/sv\\_downl.php?info\[group\]=er](http://www.dssw.de/sv_downl.php?info[group]=er) (gelesen am 1.12.2004).
- DEUTSCHES SEMINAR FÜR STÄDTEBAU UND WIRTSCHAFT (DSSW) (2000): Parken in der Innenstadt: kundenorientiert, standortgerecht und effizient, Berlin (DSSW-Schriften Nr.33).
- FRANZ, PETER (1996a): Zurückbleibende Innenstädte und dynamische "Grüne Wiese" – Folgeprobleme der Handelsansiedlung in ostdeutschen Stadtregionen, in: IWH, Wirtschaft im Wandel, 2. Jg., H. 13, S. 10-16.
- FRANZ, PETER (1996b): Maßnahmenkonzept mit dem Ziel der Revitalisierung der Achse Riebeckplatz – Spitze als Teil der Innenstadt von Halle/Saale, (unveröff.).
- FRANZ, PETER et al. (1996): Suburbanisierung von Handel und Dienstleistungen: Ostdeutsche Städte zwischen erfolgreicher Revitalisierung und drohendem Verfall. Berlin.
- FRANZ, PETER (2004): Schrumpfende Städte – schrumpfende Wirtschaft? Der Fall Ostdeutschland, in: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften, 43. Jg. Bd. I, S. 33-50.
- Frehn, Michael (2003): Ergebnisse einer Kommunalumfrage „Innenstadt- und Freizeitentwicklung“ in deutschen Mittel- und Großstädten, Dortmund (Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrsplanung und Verkehrswesen 8).
- HELLER, JOCHEN und ROLF MONHEIM (2004): Die Augsburger Innenstadt im Bild von Verhalten und Einstellungen der Besucher und Bevölkerung, Leipzig/Bayreuth.

Im Internet unter: <http://www.omniphon.de/content/Files/EndberichtAIV2.pdf>  
(gelesen am 30.11.2004).

GLORIUS, BIRGIT und SUSANNE MÜLLER (2001): Die Innenstadt von Halle (Saale) – auf dem Weg zu einer attraktiven City?. In: Hallesches Jahrbuch Geowissenschaften, Halle/S., Bd.23, S. 95-105.

MONHEIM, ROLF [Hrsg.] (1989): Parkraummanagement und Parkraummarketing in Stadtzentren, Bayreuth (Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Heft 75).

MONHEIM, ROLF (2002): Nutzung und Verkehrserschließung von Innenstädten, in: Institut für Länderkunde (Hrsg.), Nationalatlas der Bundesrepublik Deutschland – Dörfer und Städte (Bd. 5), Heidelberg, S. 132-135.

MONHEIM, ROLF (2003): Die Augsburger Innenstadt aus der Sicht ihrer Besucher und der Bevölkerung. Zentrale Ergebnisse repräsentativer Passanten- und Haushaltsbefragungen, Vortrag vom 29.11.2003.

STADT HALLE [Hrsg.] (2004): Statistischer Quartalsbericht: 2. Quartal 2004. Halle (Saale).

## Anhang

Übersicht:

Katalog von Bewertungskriterien für die Attraktivität von Innenstädten

Attraktivität der Innenstadt ...	... wird beeinflusst durch folgende Faktoren	
als Einzelhandelsstandort	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Existenz von Kundenmagneten</li> <li>- Dominanz von Filialketten</li> <li>- Existenz von Einkaufszentren</li> <li>- Häufigkeit von Leerständen</li> <li>- Existenz von Passagen/Galerien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prägung durch ambulanten Markthandel</li> <li>- Kooperative Werbung von Händlergruppen</li> <li>- Angebotslage hinsichtlich bestimmter Konsumgüter</li> </ul>
als Gastronomie- und Tourismusstandort	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kleinräumige Ballung von Gaststätten</li> <li>- Häufigkeit von Gaststätten mit Freisitzen</li> <li>- Durchmischung der Geschäftsstraßen mit Cafés</li> <li>- Dominanz von Imbissständen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Richtungsvielfalt der Gaststätten (Internationalität)</li> <li>- Kombinationen von Gaststätten mit Kulturangeboten</li> <li>- Existenz von Szene-Kneipen</li> <li>- Häufigkeit und Qualitätsstandard von Hotels</li> </ul>
als Standort für kulturelle Aktivitäten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschilderung mit Wegweisern bzw. Werbung für Kulturstätten</li> <li>- Zugänglichkeit von Schlössern, Burgen und Sakralbauten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hinweise auf Existenz von Alternativkultur</li> <li>- Existenz von Straßenkultur (Musiker, Theater)</li> </ul>
als Wohnstandort	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geschlossenheit von Wohngebieten</li> <li>- Wahrnehmbarkeit von Leerständen</li> <li>- Gepflegtheit/Sanierungszustand der Wohnanlagen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Existenz von Wohnhöfen und Spielplätzen</li> <li>- Ausschilderung von Anwohnerparkplätzen</li> <li>- Belastung durch Hauptverkehrsstraßen</li> </ul>
nach ihren baulichen Qualitäten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prägung durch historische Bausubstanz</li> <li>- Wegweiser/Information zu denkmalgeschützten Objekten</li> <li>- Bild der Einheitlichkeit/Heterogenität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zustand von Straßen und Gehwegen</li> <li>- Häufigkeit von Baulücken, Ruinen und zugemauerten Gebäuden</li> </ul>
nach ihrer Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dichte des Passantenstroms</li> <li>- Wechsel zwischen Plätzen und Straßen</li> <li>- Eignung des öffentlichen Raums für Pausen (Ruhezonen)</li> <li>- Begrünung und Bepflanzung</li> <li>- Eindruck von Sauberkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung der Fußgängerzonen durch verkehrsreiche Straßen</li> <li>- Nutzung des öffentlichen Raums für politische Information</li> <li>- Auflockerung durch Brunnen, Skulpturen, Denkmäler, Anlagen</li> </ul>
nach ihrer Erreichbarkeit bzw. Funktion als Verkehrsknoten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entfernung zum Bahnhof</li> <li>- Existenz eines Parkleitsystems</li> <li>- Existenz von Parkhäusern/Tiefgaragen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zentraler ÖPNV-Haltepunkt</li> <li>- Behinderung durch ÖPNV in Geschäftsstraßen</li> <li>- Häufigkeit von Stausituationen</li> </ul>

Quelle: Eigene Darstellung.